

18. Seeversicherung von Voranschüßgeldern auf behaltene Ankunst. Anspruch gegen den Versicherer, wenn das Schiff im Nothafen wegen Reparaturunfähigkeit bezw. Reparaturunwürdigkeit verkauft ist. Begriff der Reparaturunfähigkeit. Voraussetzung einer gültigen Kondemnation.

Sprachgebrauch der Börse.

H. G. B. Artt. 444 Nr. 1. 499. 877. 278.

Allgem. Seeversicherungsbedingungen von 1867 §§. 131. 137. 127—129.

I. Civilsenat. Urt. v. 16. Mai 1888 i. S. G. & W. (Bekl.) w.

E. u. Gen. (Rf.) Rep. I. 108/88.

- . Landgericht Hamburg.
- . Oberlandesgericht daselbst.

Geklagt ist auf Grund einer Police, nach welcher bei den beklagten Versicherungsgeellschaften Versicherung für Rechnung, wen es angeht, genommen ist auf Vorschußgelder taxiert zu 6000 *M*, ohne weiteren Beweis des Interesses, auf die behaltene Ankunft und Entlöschung des Segelschiffes „Verein“, Kapitän A., für eine Reise von Swansea, wahrscheinlich mit einer Ladung Kohlen nach einem oder mehreren Häfen ^{oder} und Plätzen der Kap Verdischen Inseln in ununterbrochenem Risiko.

Die Versicherung ist geschlossen nach den Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen von 1867, jedoch unter Aufhebung der §§. 38. 39. 131. 137¹ und mit der Bestimmung, daß die Police mit 100 Prozent zu bezahlen ist, falls das Schiff wegen Seeschadens seinen Bestimmungsort nicht erreicht, kondemniert wird oder vor gänzlicher Entlöschung verloren geht.

Das Schiff „Verein“ ist am 21. Februar 1886 mit einer Ladung Steinkohlen von Swansea nach St. Vincent, Kap Verdischen Inseln, versiegelt, ist unterwegs bei stürmischem Wetter leck gesprungen und hat am 9. März Santa Cruz auf La Palma der Kanarischen Inseln als Nothafen anlaufen müssen. Hier hat die Entlöschung der Ladung stattgefunden, demnächst ist nach verschiedenen Besichtigungen das Schiff am 18. Juni 1886 kondemniert und hierauf nebst Inventar meistbietend verkauft worden.

Die Beklagten haben dem auf diesen Sachverhalt gegründeten Mlagansprüche auf Zahlung der versicherten Vorschußgelder insbesondere entgegengesetzt, daß die Kondemnation für sie nicht verbindlich sei, weil dieselbe nicht in Gemäßheit der trotz der Aufhebung des §. 131 in Kraft gebliebenen §§. 127–129 der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen übrigens auch nicht nach den eventuell maßgebenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches (Art. 877 in Verbindung mit Art. 499) erfolgt sei.

¹ Der §. 131 schließt den Anspruch gegen den Versicherer im Falle eines Verkaufes des Schiffes wegen Reparaturunwürdigkeit ganz aus und stellt zugleich die Voraussetzungen fest, unter denen ein Anspruch aus dem Verkaufe wegen Reparaturunfähigkeit zusteht. Der §. 137 handelt von dem Ansprüche wegen des aus einer Kondemnation oder dem Verkaufe sich ergebenden Frachtverlustes. Die beiden anderen Paragraphen interessieren hier nicht. Die weiterhin angeführten §§. 127–129 treffen Bestimmung über das Verfahren bei der Kondemnation (Voigt, Das Seeversicherungsrecht S. 702. 750. 673 ff.). D. E.

In den Vorinstanzen ist dem Klagantrage entsprochen mit der eventuell von den Beklagten beantragten Auflage an die Kläger zur Cession der ihnen bezw. ihren Auftraggebern aus den versicherten Vorschußgeldern gegen die Rhederei des Schiffes „Berein“ zustehenden Forderung, wozu Kläger sich bereit erklärt haben.

Aus der Begründung des Berufungsurteiles ist Folgendes hervorzuheben. Der Berufungsrichter nimmt mit dem Landgerichte an, daß zur Begründung des klägerischen Anspruches eine ordnungsmäßige Kondemnation erforderlich gewesen sei und nicht etwa (wie Kläger, auf den Wortlaut der Police sich stützend, vermeinen) die Thatfache, daß das Schiff seinen Bestimmungsort nicht erreicht hat, allein genüge. Auch hinsichtlich der Bedeutung des Ausschlusses der §§. 131. 137 der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen tritt der Berufungsrichter dem Landgerichte unter Bezugnahme auf das in Kierulff's Sammlung Bd. 3 S. 987 flg. veröffentlichte Urteil des Oberlandesgerichtes in Lübeck darin bei, daß hiermit auch die Bestimmungen der §§. 127—129 über das bei der Kondemnation zu beobachtende Verfahren beseitigt seien, und daß an deren Stelle auf die betreffenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches zu recurriren sei. Dagegen nimmt derselbe abweichend vom ersten Urteile an, daß der Verkauf des Schiffes wegen Reparaturunwürdigkeit den Versicherern gegenüber nicht gerechtfertigt gewesen sei. In dieser Beziehung wird, übereinstimmend mit der Berufungsbegründung, ausgeführt, daß die vorliegende Versicherung als „eine auf das Schiff sich beziehende“ im Sinne von Art. 825 Abs. 2 des Handelsgesetzbuches anzusehen sei, daß mithin gemäß Art. 888 Nr. 4 a. a. D. bei Abschätzung der Reparaturkosten diejenigen Schäden hätten ausgeschieden werden müssen, „welche in Abnutzung, Alter, Wurmfraß und Fäulnis sich gründen“. Dies sei nicht geschehen. Die Kondemnation sei aber nicht bloß wegen Reparaturunwürdigkeit, sondern, und zwar in erster Linie, auch wegen Reparaturunfähigkeit erfolgt und die Notwendigkeit des Verkaufes aus diesem Grunde sei nach Vorschrift von Artt. 444 Nr. 1. 499 H. G. B. dargethan. Denn es sei durch die zugezogenen Sachverständigen festgestellt, daß die Reparatur des Lecks auf La Palma nicht habe geschehen können, und daß das Schiff auch nicht ohne Aufwendung ganz unverhältnismäßiger Mittel und selbst nicht ohne Gefährdung von Menschenleben nach dem einzigen Plage auf den Kanarischen Inseln,

wo dieselbe allenfalls möglich gewesen wäre (Kaos auf Lanzerote), hätte verbracht werden können.

Die Revision der Beklagten ist zurückgewiesen worden aus folgenden Gründen:

„Die Revisionskläger rügen:

1. Daß der Berufungsrichter den Begriff der Reparaturunfähigkeit verkannt und Art. 444 Nr. 1 des Handelsgesetzbuches verletzt habe, da durch die Notwendigkeit, unverhältnismäßige Mittel zur Verbringung des Schiffes in einen anderen Hafen behufs der dort vorzunehmenden Reparatur aufzuwenden, niemals Reparaturunfähigkeit, sondern höchstens Reparaturunwürdigkeit begründet werde.

Diese Klage ist nicht zutreffend.

Das Gezej erklärt in der von den Revisionsklägern angezogenen Bestimmung ein seruntüchtig gewordenes Schiff für reparaturunfähig, „wenn die Reparatur überhaupt nicht möglich ist oder an dem Orte, wo das Schiff sich befindet, nicht bewerkstelligt, dasselbe auch nicht nach dem Hafen, wo die Reparatur auszuführen wäre, gebracht werden kann“. Nur der zweite der beiden in dieser Bestimmung unterschiedenen Fälle, die sogenannte relative Reparaturunfähigkeit, kommt hier in Betracht. Den Revisionsklägern ist zuzugeben, daß das Handelsgesetzbuch den Begriff der relativen Reparaturunfähigkeit enger abgegrenzt und in einen schärferen Gegensatz zu dem Falle der Reparaturunwürdigkeit gestellt hat als das ältere deutsche und viele außerdeutsche Seerechte. Insbesondere liegt Reparaturunfähigkeit der obigen Definition zufolge nicht vor, wenn die Reparatur an dem Orte, wo das Schiff sich befindet, bloß zur Zeit unmöglich, mit besonderen Schwierigkeiten verknüpft oder nur unter Anwendung außergewöhnlicher Mittel zu bewerkstelligen ist. Von derartigen Fällen sprechen die in der Revisionsbegründung angeführten älteren auf den „Allgemeinen Plan hamburgischer Seeverficherungen“ von 1847 bezüglichen Urteile des Lübecker Oberappellationsgerichtes.

Vgl. Hamburger Sammlung Bd. 2 T. 2 S. 1024 flg. und Seebohm, Sammlung S. 562 flg.

Wenn es sich aber, wie im vorliegenden Falle, darum handelt, daß das Schiff behufs der Reparatur erst nach einem anderen Hafen gebracht werden muß, so ist es durchaus gerechtfertigt, der Unmöglichkeit die nur unter Anwendung ganz außergewöhnlicher Mittel vor-

handene Möglichkeit gleichzustellen. Sonst gelangt man zu Konsequenzen, die widernatürlich sind und nicht im Sinne des Gesetzes liegen. Der Berufungsrichter hat in dieser Beziehung mit Recht darauf hingewiesen, daß der Schiffer schon durch die Rücksicht auf die Versicherer gemäß §. 92 der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen gebunden erscheint, solche außergewöhnliche Mittel nicht aufzuwenden. Daß die hier beklagten Versicherungsgeellschaften, die lediglich Vorschußgelder auf behaltene Ankunft versichert hatten, zu den Reparaturkosten nicht beitragspflichtig gewesen sein würden, steht dieser Erwägung nicht entgegen, da der Schiffer nicht bloß das Interesse der Beklagten, sondern auch das der übrigen Versicherer zu berücksichtigen hatte und die Beklagten es gegen sich gelten lassen müssen, wenn mit Rücksicht hierauf von der Reise nach einem Reparaturofen Abstand genommen wurde.

Von vorstehenden Gesichtspunkten aus hat der Berufungsrichter den Sachverhalt rechtlich und thatsächlich richtig gewürdigt, wenn er auf Grund des Gutachtens der in La Palma vernommenen Sachverständigen, nach welchem als der einzige Platz, wo die Reparatur allenfalls möglich gewesen wäre, Raos auf der ebenfalls zu der Kanarischen Inselgruppe gehörigen Insel Lanzarote in Betracht kam, dorthin aber das beschädigte Schiff ohne hohe Gefahr für Mannschaft, Schiff und Ladung nur unter Begleitung eines zu requirierenden Dampfers hätte gebracht und die Reparatur daselbst voraussichtlich erst nach totalem Aufbrechen des alten Schiffes hätte bewirkt werden können, angenommen hat, daß die Voraussetzungen der relativen Reparaturunfähigkeit im Sinne des Art. 444 Nr. 1 H.G.B. vorhanden waren.

2. Unbegründet ist auch der weitere von den Revisionsklägern dem Berufungsurteile gemachte Vorwurf einer Verletzung der Artt. 499. 877 H.G.B. Die Verletzung soll darin bestehen, daß nach diesen Vorschriften die Reparaturunfähigkeit durch das Ortsgericht oder die sonst zuständige Behörde festgestellt werden müsse, die zu diesem Behufe Sachverständige zu hören, aber selbst die Feststellung zu treffen und die Kondemnation auszusprechen habe. Im vorliegenden Falle fehle es an einem solchen Ausspruche der Reparaturunfähigkeit, und es sei unzulässig, wenn der Berufungsrichter den formellen Mangel durch eigene Nachprüfung der Sachverständigengutachten ergänze.

Diese Rüge beruht auf einem Mißverständniſſe des Art. 877. Derſelbe beſtimmt, daß der Verſicherte dem Verſicherer gegenüber nur dann zum Verkaufe des Schiffeſ befugt ſein ſoll, „wenn die Reparaturunfähigkeit oder Reparaturunwürdigkeit (Art. 444) auf dem im Art. 499 H.G.B. vorgeschriebenen Wege feſtgeſtellt worden iſt“. Zuſolge Art. 499, ſoweit derſelbe hier intereſſiert, ſoll durch einen Auſſpruch deſ Ortsgerichtes bezw. der ſonſtigen Ortsbehörde nach Anhörnung von Sachverſtändigen feſtgeſtellt werden, daß ein Fall dringender Notwendigkeit vorliegt, und hiernächſt dem Schiffer die Befugniß zum Verkaufe deſ Schiffeſ erteilt werden. Dieſer Auſſpruch iſt die vom Handelsgeſezbuche verlangte Kondemnation. Eine ſolche hat hier ſtatgefunden; damit iſt den Anſorderungen, die daſ Handelsgeſezbuch in formeller Hinſicht aufſtellt, Genüge geſchehen. Die Reviſionskläger meinen, daß nach Art. 877 die förmliche Feſtſtellung einer der beiden daſelbſt anerkannten Nothfälle (Reparaturunfähigkeit oder Reparaturunwürdigkeit) durch den Kondemnationſpruch Vorbedingung für die Statthaftigkeit deſ Schiffeſverkaufes den Verſicherern gegenüber ſei. Dieſe Auslegung deſ Art. 877 ſcheitert indes ſchon daran, daß ein großer, wenn nicht der größte Teil der außerdeutſchen Seerechte (ſo namentlich auch daſ in La Palma geltende ſpaniſche Recht, vgl. *Codigo de comercio* von 1865 Artt. 578. 579; ähnlich auch daſ frühere ſpaniſche Handelsgeſezbuch von 1829 Art. 593), beſondere techniſche Bezeichnungen für die Fälle der Reparaturunfähigkeit und der Reparaturunwürdigkeit gar nicht kennt. Schon auß dieſem Grunde iſt eſ unmöglich, dem Art. 877 eine Bedeutung beizulegen, nach welcher die Wirkſamkeit der Auſſprüche fremder Gerichte oder Behörden davon abhängig ſein würde, daß ſie ſich die ſprachliche Unterſcheidung deſ deutſchen Handelsgeſezbucheſ aneignen. Daſ richtige Verſtändniß deſ Art. 877 führt vielmehr dahin, daß derſelbe formell nur eine Kondemnation in dem oben erörterten Sinne fordert. Die Kondemnation muß erfolgt ſein auf Grund einer Feſtſtellung, nach welcher ſich daſ Schiff im Zuſtande der Reparaturunfähigkeit oder der Reparaturunwürdigkeit befindet. Eine ausdrückliche Bezeichnung deſ Kondemnationſgrundes in dem Kondemnationſpruche iſt jedoch nicht erforderlich, und wenn ſie erfolgt iſt, für den einheimiſchen Richter nicht unbedingt maßgebend. Eſ iſt im Streitſalle Sache deſ Prozeßrichters, darüber zu entſcheiden, ob der Kondemnation eine gehörige Feſtſtellung

der Reparaturunfähigkeit oder der Reparaturunwürdigkeit zu Grunde liegt. Hieraus ergibt sich, daß der Berufungsrichter im vorliegenden Falle weder seine Befugnisse überschritten, noch einen formellen Mangel der Kondemnation in unzulässiger Weise ergänzt hat, wenn er aus der Begründung des Kondemnationspruches und insbesondere aus den demselben zu Grunde liegenden Sachverständigengutachten den Schluß gezogen hat, daß der Zustand des Schiffes als relativ reparaturunfähig im Sinne des Handelsgesetzbuches festgestellt worden ist.

3. In der ihrem thatsächlichen Inhalte nach mündlich vorgetragenen Berufungsbegründung ist seitens der Revisionskläger behauptet worden, an der Börse bestehe bei Sachkundigen kein Zweifel darüber, daß der Ausschluß des §. 131 der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen in den Seeversicherungspolice nicht auch die Bedeutung einer Ausschließung der auf das Verfahren bei der Feststellung der Reparaturunfähigkeit bezüglichen §§. 127—129 a. a. O. bedeute. Der Berufungsrichter hat die Erhebung des hierüber angetretenen Sachverständigenbeweises abgelehnt. Die Revisionskläger rügen, daß durch diese Ablehnung gegen Artt. 278, 279 H. G. B. verstoßen sei. Diese Rüge erledigt sich dadurch, daß, wie von den Revisionsklägern selbst, und zwar ebenfalls in der Berufungsbegründung ausgeführt worden ist, in den Fällen, in denen, wie hier, kein Agent der Versicherer sich am Orte der Kondemnation befindet, das Verfahren nach den Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen mit dem Verfahren nach dem Handelsgesetzbuche in allen wesentlichen Punkten übereinstimmt. Übrigens ist auch dem Grunde beizutreten, aus welchem der Berufungsrichter den Beweis Antrag abgelehnt hat, daß durch die unter Beweis gestellte Behauptung keine Rechtsgrundlage gegeben wird, „den klaren Inhalt des §. 131 und die damit gegebene Bedeutung seines Ausschlusses dem einzelnen Kontrahenten gegenüber restriktiv zu interpretieren“. Denn durch die gedachte Behauptung würde auch, falls sie erwiesen wäre, nicht dargethan werden, daß im vorliegenden Falle der Versicherer die an der Hamburger Börse herrschende Anschauung gekannt habe und sich ihr habe unterwerfen wollen.“¹

¹ Die von den Revisionsbeklagten angeregte Frage, ob der Berufungsrichter die hier in Rede stehende Police mit Recht unter Artt. 825 Nr. 2 H. G. B. bezogen hat, ist dahingestellt geblieben. D. E.